

Nr. 170. **Bromberg, den 7. September** **1926.**

Atlantis.

Die Geschichte des sechsten Erdteils.

Roman von **Hans Dominik.**

(2. Fortsetzung.)

Am Morgen des folgenden Tages saß Uhlenkort in seinem Hotelzimmer beim Lunch und überflog die ersten Ausgaben der Lokalblätter.

Den weitaus größten Teil der Spalten beanspruchten die Nachrichten über die bevorstehende Feier am Tschadsee. Jetzt blieb sein Auge auf einer kurzen, gesperrt gedruckten Notiz am Schlusse des Blattes hängen:

Spitzbergen, den 18. März. Amtlich wird bekanntgegeben: Die Insel Black-Island auf 77 Grad 14 Minuten nördlicher Breite, 12 Grad 23 Minuten östlicher Länge ist am 17. März morgens gegen fünf Uhr in aufsteigende Bewegung geraten. In der folgenden Stunde ist das Eiland um zirka 100 Meter gestiegen. Die Fläche der Insel hat sich dabei um das Zehnfache vergrößert. Ein in geringer Entfernung vorüberfahrendes Schiff hat den Vorgang zum größten Teile beobachten können. Vulkanausbrüche und Seebeben wurden nicht bemerkt. Die Regierung beabsichtigt, eine Gelehrtenkommission zur Ergründung der rätselhaften Vorgänge dort hinzusenden.

Uhlenkort ließ die Zeitung sinken und überlegte:

... Also vor sechsunddreißig Stunden war das ... noch keine direkte persönliche Nachricht von der Grubenleitung ...

... keine Nachricht von ihm? ... Ich verstehe nicht.

Er trat zum Tisch und ergriff das Telephon.

„Keine Post für mich?"

„Soeben, Herr Uhlenkort, zwei Telegramme."

Noch bevor er den Hörer ablegte, warf das pneumatische Rohr zwei Telegramme auf den Schreibtisch.

Er riß das erste auf.

„Spitzbergen, den 18. 3. Uhlenkort, Timbuktu. Keine Gefahr. 89."

Mit einem Seufzer der Erleichterung ließ er sich in den Schreibtischsessel fallen.

Von ihm selbst! ... Von J. H. ... ah! ... Gott sei Dank!

Er ließ das Telegramm fallen und griff nach dem anderen:

„Neuyork, den 14. 3. Zentralbureau Pinkerton. Erste Auskunft überholt. Angefragte nicht Timbuktu, sondern Kapstadt, Zirkus Briggs."

Er faltete das Telegramm zusammen und zog seine Brieftasche. Dabei fiel sein Auge auf zwei Schriftstücke, die ebenfalls den Kopf „Pinkerton" trugen.

Ein Telegramm: „Angefragte mit Zirkus Webster Timbuktu."

Er ließ es fallen. Das zweite Schreiben in engster Typenschrift:

„Angefragte Miß Christel Harlessen kam von Cylon am Kanal mittellos nach Milwaukee. Verwandte mütterlicherseits, die sie dort aufsuchen wollte, waren gestorben. Traf dort einen Reiter des Zirkus Webster, der früher auf der Hacienda ihres Vaters am Kanal Cowboy war. Rat- und mittellos nahm sie dessen Vorschlag an und trat in das Ensemble von Zirkus Webster ein. Ihre außerordentliche Reitkunst, auf der Hacienda des Vaters von Jugend auf erworben, bot die geeignete Grundlage für ihren neuen Beruf. Ihre großartigen Leistungen machten sie in kurzer Zeit zu einer ersten Attraktion des Zirkus.

Zirkus Webster ging von Milwaukee nach Philadelphia. Weiter nach Boston. Hat die Absicht, nach Afrika überzusetzen."

Walter Uhlenkort öffnete ein anderes Fach seiner Brieftasche und entnahm ihm eine kleine Photographie. Mit einer Miene des Bedauerns und der Teilnahme betrachtete er das Bild. Ein junges und doch ausdrucksvolles Gesicht. Echter Harlessentyp. Dem Bild der Urahne Harlessen, der schönen Christiane wie aus dem Gesicht geschnitten.

Armes Mädel! ... Schlimmes Schicksal ... für eine Harlessen ... Zirkusreiterin! ... eine Tochter des Hauses Harlessen, dessen Chef zurzeit europäischer Staatspräsident ist.

Wie konnte das geschehen? ... Alte Erinnerungen ... alte Familiengeschichten gingen Walter Uhlenkort durch den Sinn.

Mit einer Handbewegung verjagte er die Gedanken.

Wir werden sehen. Sie ist in Kapstadt. Dort werde ich sie sehen und sprechen ... in Kapstadt ... aber erst ... er warf einen Blick auf die Wanduhr ... Erst die Feier in Mineapolis. Es ist Zeit, zu unserem Gesandten zu gehen.

*

Bern hatte einen großen Tag. Außer den Mitgliedern des europäischen Parlaments und einer Unzahl von Journalisten waren zahlreiche Deputationen aus den nordischen Ländern Europas eingetroffen und überfüllten die Stadt.

Unter vollkommener Stille und gewaltiger Spannung aller Besucher verkündete der Präsident des Parlaments die Beratung des vierten Punktes der Tagesordnung. Der Sprecher des Parlamentes erhielt danach das Wort.

„Meine Herren, es liegt folgender Antrag der skandinavischen Staaten und der großbritannischen Inseln vor. Der Antrag wird von allen europäischen Staaten unterstützt.

Die unterzeichneten Staaten erheben einmütigen Protest gegen die Art und Weise, in der die New Canal Cy. die Landenge von Panama zu sprengen beabsichtigt. Die Unterzeichneten verlangen, daß die europäische Zentralregierung bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika unter Hinweis auf die durch eine gleichzeitige Sprengung aller Minen drohenden Gefahren energisch vorstellig werde. Die europäische Zentralregierung möge dafür Sorge tragen, daß die Sprengung etappenweise erfolgt, wobei die Länge einer Etappe sieben Kilometer nicht überschreiten darf."

Minutenlang mußte der Sprecher warten, bis der lärmende Beifall abgeebbt war. Dann sprach der Parlamentspräsident.

„Meine Herren, ich erteile dem großbritannischen Deputierten Mr. Bertie das Wort zur Begründung des Antrages."

Mr. Bertie, ein Schotte aus der Gegend des Clyde, schon ergraut in Haar und Bart, bestieg die Rednertribüne.

„Meine Herren! Ich bin genötigt, Ihnen eine kurze Vorgeschichte der Ereignisse zu geben, die zu der heutigen Sitzung führen. Der Panamakanal in seiner jetzigen Form als Schleusenkanal wurde im Jahre 1910 vollendet. Schon während des Baues verriet sich die unruhige Natur des Bodens durch zahlreiche Bergrutsche. In manchen Abschnitten ... ich denke besonders an den Culebra-Abschnitt ... zwangen immer wiederkehrende Felsstücke von wahrhaft gigantischen Ausmaßen zu immer größeren Arbeiten.

Von Jahrzehnt zu Jahrzehnt wurden die Verhältnisse schlimmer, und in letzter Zeit mußte der Kanal monatelang außer Betrieb gesetzt werden. Die Gründe für diese unerfreulichen Zustände suchte man zunächst in der vulkanischen Beschaffenheit des ganzen Isthmus.

Heute wissen wir, daß diese Gründe viel ernsterer Natur sind. Der lange dünne Streifen des Isthmus, der die beiden mächtigen auf einer zähen Unterlage schwimmenden Kontinentalschollen von Nord- und Südamerika verbindet, gleicht einem schwachen Stabe, an dessen beiden Enden zwei schwere Lasten wirken. Von einer Isostasie, d. h. von einem Ausgleich der Massen in senkrechter Richtung, kann auf dem Isthmus überhaupt nicht mehr die Rede sein. Dazu kommen die über alle Vorstellungen gewaltigen wagerechten Kräfte, mit denen die beiden Hälften Amerikas und die tägliche Flutwelle am Isthmus zerren. Die heutige Gestalt der Landenge gibt Ihnen eine schwache Vorstellung dieser enormen Beanspruchung.

Ich möchte bildhaft sagen: Der Isthmus gleicht heute schon einem zum Springen gebogenen Stab. Schneidet man solchen Stab an, dann zerspringt er.

Die Amerikaner glauben aller Belästigungen ledig zu werden, wenn sie mit modernsten Sprengmitteln eine drei Kilometer breite und wenigstens fünfhundert Meter tiefe Rinne durch den Isthmus sprengen.

Meine Herren, das scheint zunächst nicht mehr als eins der beliebtesten hemdsärmeligen amerikanischen Radikalmittel zu sein. Aber es ist viel mehr! . . . Es ist der Schnitt, der den Stab zum Springen bringt . . . bringen muß, wenn die Sprengung über die ganze Isthmusbreite auf einmal erfolgt.

Die meisten von Ihnen, meine Herren, kennen wohl die Einzelheiten des amerikanischen Projektes. Die Amerikaner oder genauer die New Canal Cy. hat die Mittellinie der neuen Kanalroute mit Schächten von 1,5 Kilometer Tiefe gespickt. Am unteren Ende eines jeden Schachtes befindet sich eine Sprengkammer, die mit hunderttausend Tonnen Neobrisit geladen ist. Hundertfünfzig solcher Minen sind niedergebracht. Neben jeder dieser Hauptminen befinden sich tausend Meter höher zwei Nebenminen, die die Aufgabe haben, die aus der Tiefe emporgeschleuderten Felsmassen im Momente des Auffliegens seitwärts zu zerstreuen.

Eine gleichzeitige Explosion dieser vierhundertfünfzig Minen, das gleichzeitige Detonieren von einigen zwanzig Millionen Tonnen Neobrisit muß nach der Meinung aller ernsthaften Fachleute den Isthmus in seinen Grundfesten erschüttern . . . Der Stab wird zerreißen . . . zersplittern . . . seine Enden werden auseinander schnellen . . . weiter . . . . weiter . . . werden klaffen, immer weiter klaffen . . . bis Atlantik und Pacific sich verschmelzen . . . und der Golfstrom unbehindert seinen Gang nach Westen nimmt.

Tritt das ein . . . und alle Wahrscheinlichkeit spricht dafür, dann stirbt Nordeuropa. Ich will Ihnen nicht die Schreckensbilder an die Wand malen, die Sie alle aus den Tageszeitungen kennen. Ich will nur sagen, die Nullisotherme, die Linie der mittleren Jahrestemperatur von 0 Grad wird danach durch London und Berlin gehen. Das heißt, diese Orte würden in Zukunft das Klima haben, was jetzt in Nordisland und Archangelsk herrscht. Alles Land nördlich von London und Berlin würde der Vereisung anheimfallen. Die wirtschaftlichen Folgen für Europa würden katastrophal sein.

Das alles läßt sich vermeiden, wenn die Amerikaner etappenweise sprengen, wie es in der verlesenen Resolution verlangt wird. Die etappenweise Sprengung bedeutet zwar einmalige erhöhte Kosten für die New Canal Cy., d. h. für die amerikanische Wirtschaft. Aber sie verringert die Gefahr für Europa auf ein Minimum. Bei dieser Sachlage müssen wir . . . wir, d. h. Europa . . . auf der Forderung etappenweiser Sprengung mit allem Nachdruck bestehen."

Unter brausendem Beifall des Hauses verließ Mr. Bertie die Tribüne.

Der Sprecher nahm das Wort.

„Meine Herren! Ich habe die Ehre, Ihnen, bevor zur Abstimmung über die Resolution geschritten wird, ein kurzes Resumé über die wissenschaftlichen Gutachten in der Frage zu geben.

Vor ungefähr fünf Jahren . . . sobald der genaue Arbeitsplan der New Canal Cy. bekannt wurde, lief bei dem europäischen Parlament ein Schriftstück ein, das in ausführlicher wissenschaftlicher Weise die Pläne der Company und ihre eventuellen Folgen begutachtete. Diese Arbeit stützte sich in der Hauptsache auf die Theorie der Kontinentalverschiebungen. Sie wissen aus den Tageszeitungen, daß diese Theorie im Anfange des zwanzigsten Jahrhunderts von dem deutschen Gelehrten Wegner aufgestellt wurde.

Mit mathematischen Deduktionen von zwingender Kraft und genialer Auswertung aller geologischen Erkenntnis wurde in diesem Gutachten der Beweis erbracht, daß die Pläne der Canal Company zur Katastrophe führen müßten. Leider wurde jenem Schriftstück nicht sofort die ihm gebührende Bedeutung beigelegt. Das wird von der Regierung offen zugegeben. Jedoch möchte ich zur Entschuldigung sagen, daß das Schriftstück anonym . . . nur J. H. unterzeichnet, bei uns einlief. Ich möchte hinzufügen, daß der Autor dieser Arbeit auch heute noch völlig unbekannt geblieben ist.

Wir waren darauf angewiesen, die Arbeit durch unsere besten Autoritäten auf diesem Gebiete nachprüfen zu lassen. Begreiflicherweise nahm das geraume Zeit in Anspruch. Das Ergebnis . . . ein seltener Fall bei so vielen gelehrten Köpfen . . . bestand darin, daß die Richtigkeit jener anonymen Arbeit einmütig bestätigt wurde.

Der Dank, der von europäischer Seite . . . von seiten der Menschheit dem unbekannten Autor J. H. gebührt, den können wir ihm nicht von Angesicht zu Angesicht abtragen. Doch sei er an dieser Stelle aus dem Herzen von Millionen von Europäern kommend ausgesprochen. Das Geheimnis, mit dem er sich umgeben zu müssen glaubt, wird von uns in vollem Maße respektiert.

Die Schlußsätze seiner Arbeit sind von der überwiegenden Zahl aller Geologen akzeptiert worden. Sie lauten wie folgt:

1. Bei einer gleichzeitigen Explosion von zwanzig Millionen Tonnen Neobrisit auf der engsten Stelle des Panama-Isthmus wird der Explosionsdruck zusammen mit dem bereits vorhandenen natürlichen Zerreißungsdruck die Festigkeit der Landenge um 50 Prozent überschreiten. Der Isthmus wird auseinander reißen. Der Golfstrom nach Westen gehen.
2. Bei etappenweiser Sprengung von weniger als fünfzehn Minen gleichzeitig wird der Landstreifen nicht über die Bruchgrenze beansprucht. Eine Zerreißung ist nicht mehr wahrscheinlich.

Meine Herren, Sie sehen aus diesen Schlußfolgerungen, daß jede Sprengung ein gewisses Risiko für Europa bedeutet. Unsere heutige Resolution fordert nur das Minimum dessen, was wir zu unserer Sicherheit unbedingt benötigen. Ich möchte dem hohen Hause noch sagen, daß die Volksstimmung in den Vereinigten Staaten durchaus für uns ist. Ich glaube und hoffe, daß die uns seit langem so befreundete amerikanische Regierung dem Rechnung tragen wird . . unbeirrt durch irgendwelche Einflüsse dunkler Art."

Eine Stunde später konnte der Sprecher verkünden:

„Der Antrag Skandinavien-England ist einstimmig angenommen. Unsere Botschaft wird die Entschließungen unserer Regierung morgen früh in Washington überreichen."

*

Die Mineapolis am Tschadsee prangte in reichem Festschmuck. Seit 24 Stunden arbeitete der Sonderdienst des afrikanischen Luftverkehrs. Seit den frühen Morgenstunden landeten die Flugschiffe in immer dichterer Folge. Von allen Seiten der Windrose her kamen sie an und wetteiferten mit den Bahnlinien, tausende und aber tausende von Gästen heranzubringen. Von Timbuktu her rollten die Züge in Abständen von fünf Minuten in den großen Zentralbahnhof ein.

Die neue gewaltige Minenstadt, die hier an Stelle des alte Kuka in wenigen Jahren aus dem Boden gewachsen . . . nach der amerikanischen Geburtsstadt des Kaisers Mineapolis getauft . . ., war trotz aller Anstrengungen diesem Massenandrang nicht gewachsen.

Von 10 Uhr vormittags an begann sich der Riesenkreis um den Schacht mit Zuschauern zu besäumen. Eine von Minute zu Minute wachsende Menge drängte gegen die hölzerne Barriere, innerhalb der zum weiteren Schutze des Schachtes ein starker Truppenkordon aufgezogen war. Kurz vor 11 Uhr verkündete ein brausendes Rufen die Ankunft des kaiserlichen Hofzuges. Die reservierten Tribünen füllten sich mit dem glänzenden Gefolge des Kaisers.

Punkt 11 Uhr betrat Augustus Salvator die Kaiserloge. Mit kurzem militärischen Gruß wandte er sich nach den Diplomatenlogen . . . Dann ein paar Worte mit dem Chefingenieur des Schachtes Mr. Grimmaud.

Ein Flugschiff, das bisher den Schacht in großen Kreisen umzogen hatte, fuhr jetzt mit einer scharfen Wendung darauf zu und überquerte ihn. Eben noch hatte die afrikanische Sonne mitleidlos auf die Köpfe der vielen Tausende niedergebrannt. Jetzt plötzlich bezog sich der Himmel um das Flugschiff herum. Dicker, grauer Nebel verhüllte die Sonne. Der Kaiser trat an den vorderen Rand der Loge und drückte auf einen Knopf. Das schwache Echo eines Schusses klang. Im gleichen Moment schossen aus dem Schachtdunkel hinauf die Strahlen eines Scheinwerfers und malten in leuchtenden Buchstaben die Zahl 5000 Meter auf die Nebelwand über dem Schachtmund.

Tobend und Beifall schreiend brandeten die Massen gegen die Barriere. Die Tiefenmessung durch das Echolot, jene Erfindung des alten deutschen Ingenieurs Behm, hatte in Bruchteilen einer Sekunde mit unanfechtbarer Sicherheit erwiesen, daß die Schachttiefe 5000 Meter erreicht hatte.

Augustus Salvator trat auf den Chefingenieur zu und drückte ihm die Rechte. Dann hielt der Arbeitsminister, an den Kaiser gerichtet, eine kurze Rede, die, von einem Mikrophon aufgefangen, die Riesenmembrane eines akustischen Apparates in der Schachttiefe erregte und wie aus einem gigantischen Schalltrichter aus dem Schacht selbst ,millionenfach verstärkt, in die Höhe drang.

„. . . Und so wollen Euer Majestät die Gnade haben, den ersten Sprengschuß auf das nächste Tausend zu lösen! . . . .“

Tiefe Stille in der Menge. Wieder berührte die Hand des Kaisers einen Hebel. Walter Uhlenkort, der hinter dem europäischen Botschafter stand, hatte den Chronometer gezogen und zählte die Sekunden.

. . . 13 . . . 14 . . . 15 . . . murmelten seine Lippen . . . 16 . .

Im gleichen Moment drang ein Schall aus dem Schachtmund, ein Schall, der viele im Rund erbleichen und erzittern ließ. Die ungeheure Röhre des Schachtes ließ die Schallwellen der Explosion ungeschwächt . . . verstärkt durch den Widerhall nach oben kommen. Minutenlang schien ständiger Donner der Schachtmündung zu entquellen.

Der Kaiser sprach mit dem Chefingenieur. Man konnte aus den Nachbarlogen bemerken, daß sein Gesicht Züge einer ungewohnten Spannung trug. Man sah ihn die Uhr ziehen und erregten Schrittes an der Brüstung der Loge hin und hergehen. Der europäische Botschafter wandte sich zu Uhlenkort um.

„Noch etwas? Das Benehmen des Kaisers zeigt an, daß noch . . . etwas Wichtiges zu erwarten steht. Haben Sie eine Vermutung?“

Uhlenkort zuckte die Achseln. Seine Augen waren starr auf den Kaiser und den Chefingenieur gerichtet, die offensichtlich in gespannter Erwartung mit der Uhr in der Hand dastanden.

„Da, ein neuer Klang aus der Tiefe! Ein schwaches Rollen gegenüber dem Getöse der letzten Sprengung. Uhlenkort sah, wie der Kaiser und der Chefingenieur zusammenzuckend aufhorchten . . . sah ,wie der Chefingenieur hinwegeilte.

Allmählich merkte auch das weitere Publikum, daß hier etwas Neues, Unerwartetes . . . Großes im Gange war. In diesem Augenblick fuhr eine Förderschale von Sohle I dicht neben der Kaiserloge zutage. Über und über mit Palmenwedeln geschmückt.

Uhlenkort sah, wie der Chefingenieur an die Förderschale lief, dort einer Person irgend etwas aus den Händen riß. Tausende von Augen suchten zu erforschen, was wohl unter jenem weißseidenen Tuch verdeckt sein mochte.

Exzellenz Dührsen wandte sich wieder zu Uhlenkort.

„Majestät lassen sich ,scheint's, die Trophäen des letzten Schusses . . . einige Gesteinsbrocken der sechsten Sohle präsentieren . . . Uhlenkort? . . . Sie machen ja ein Gesicht, als ob Sie glaubten . . . Majestät hätten da unten das klare Gold geschossen . . .“

„Ungefähr! Herr Botschafter . . . glaube ich . . . fürchte ich, daß . . .“

„Was? Sie meinen wirklich?“

„Sie werden sehr bald sehen . . . vielleicht auch riechen . . .“ erwiderte Uhlenkort mit einem nicht ganz freien Lächeln.

„Sie sprechen in Rätseln, Herr Uhlenkort.“

„Sehen Sie nach der Kaiserloge! Das Rätsel beginnt sich zu lösen.“

Der Chefingenieur war in die kaiserliche Loge getreten, hatte seine Last auf ein Tischchen gestellt. Jetzt zog er die weiße Hülle zur Seite. Auf einer silbernen Schüssel lag ein kleiner Berg dunkelgrauer Gesteinsbrocken.

„Ah! Das Curée! Die tiefsten unbekanntesten Eingeweide der Erde. . . . Was will das werden?“

Der Chefingenieur beugte sich tief über die Schüssel, als ob er den Geruch jenes wunderlichen Gesteins einsaugen wolle.

Augustus Salvator griff hinter sich, faßte einen gefüllten Weinkelch und goß ihn mit kurzem Ruck auf das Gestein.

Uhlenkort sah, wie es weiß aufbrodelte, wie das Gestein schäumte und aufbrauste.

„Was ist das?“ flüsterte der Botschafter ihm zu.

„$C\,Ca_2$, Herr Botschafter!“

Einen Moment suchte der Botschafter nach Worten.

„Jawohl, Exzellenz, der Kaiser Augustus hat ein natürliches Karbidlager von unbekannten Abmessungen . . . soeben . . . erbohrt. Die Bedeutung dieses Fundes dürfte ungeheuer sein . . . Für Europa ein Schlag, dem es wehrlos gegenübersteht . . . augenblicklich wenigstens . . . Sie werden das bald an der Haltung des Kaisers in außenpolitischen Fragen verspüren.“

Ein Adjutant erschien und bat die Insassen der Loge zum Kaiser. Die diplomatische Vertretung der Welt versammelte sich um Augustus Salvator. Man sah, wie der Kaiser mühsam eine große innere Freude zu verbergen suchte. Dann gewann er die Fassung und sprach mit einem verhaltenen Lächeln, das von einer gewissen Ironie nicht frei war.

„Meine Herren, als ich den ersten Spatenstich zu diesem Schacht tat, in der Absicht, eine neue Energiequelle zu erbohren . . . erregte das in der Welt weniger Bewunderung . . . als Verwunderung. Bis heute sind die Meinungen nicht verstummt, die dies Unternehmen . . . als, gelinde gesagt . . . utopisch hinstellten. Das Grab ungezählter Milliarden . . . wie man den Schacht zu nennen pflegte. Hier der Erfolg!“ Er nahm einige Gesteinsbrocken und reichte sie den Umstehenden.

„Karbid! Meine Herren . . . reines Karbid, wie Sie sehen. Es war ein Dozent meiner Universität Timbuktu, dem die Ehre gebührt . . . die günstige bergmännisch zu erbohrende Lage des natürlichen Karbids an dieser Stelle vorausgesagt zu haben. Ich gedenke heute . . . an diesem Tage an erster Stelle dieses Mannes, den ein zu früher Tod von meiner Seite gerissen hat.

Meine Herren, von heute ab steht die Energiewirtschaft Afrikas auf eigenen Füßen.“

Mit einem leichten Nicken verabschiedete sich der Kaiser. Tiefes Schweigen unter den zurückgebliebenen Diplomaten. Zu unerwartet waren ihnen diese Geschehnisse gekommen. Die Gesichter wurden lang und immer länger. Hier und dort begann ein leises Flüstern . . . dann ein Summen, Raunen . . . und Rauschen. Uhlenkort wandte sich an den Botschafter.

„Gehen wir, Exzellenz! Es war eine wohlgelungene Vorstellung. Ein überraschtes Publikum wird vorläufig nichts anderes tun können, als den Akteuren zu applaudieren.“

(Fortsetzung folgt.)

Das Planetarium in Berlin.

Die Himmelsschule am Zoo.

Am Zoologischen Garten erhebt sich nunmehr seit einiger Zeit eine runde Kuppel über die Bäume des Tiergartens: das Berliner Planetarium. Der **Rohbau** ist bereits fertiggestellt und in kürze ist der Innenausbau so weit, daß die Maschinenanlagen eingebaut werden können. Und dann wird Berlin eine neue Pflegstätte volkstümlicher Wissenschaft weihen können, eine Stätte wahrer Volksbildung.

Durch Bretter und Steinstapel, die wegen des geringen verfügbaren Raumes eine beträchtliche Höhe erreichen müssen, führt man mich in den eindrucksvollen Bau. Auf einem aus braunroten Ziegelsteinen erbauten, starken Mauerbau, der sich drei Meter hoch über dem Erdboden erhebt, wölbt sich die mächtige Halbkugel, deren Radius 25 Meter beträgt. Bevor wir den eigentlichen Kuppelbau betreten, passieren wir den Kassenraum und einen zweiten Vorraum. Und dann stehen wir in dem unendlichen Gewölbe, an dem die Wunder des Himmels getreulich widergespiegelt werden sollen. Kein Lichtstrahl ermöglicht jetzt dem Auge eine maßvolle Betrachtung, nur ganz, ganz oben (wer wollte in diesem Augenblicke an 25 Meter denken) irrlichtern Sternchen durch das Nichts. Es sind Menschen, Arbeiter, deren jeder am Handgelenk eine **elektrische Birne befestigt hat**. Sie klettern durch das drei Finger starke Eisennetzwerk, das man für ein Spinnwebnetz halten möchte. Aus der stumm-andächtigen Betrachtung reißt mich das erklärende Wort meines freundlichen Führers: „Die Wölbung besteht aus einer äußeren Halbkugel aus **Eisenbeton** und einer inneren aus Eisengitterwerk. Zwischen beide Halbkugeln werden mit einem Teeranstrich versehene Eisenbleche gelagert, die das in einem so großen Raum sonst unvermeidliche **Echo abtöten**. Auf der Innenseite wird das Eisengitterwerk mit Holz beschlagen und auf dieses Holz wird dann die Projektionsfläche aus Leinwand gespannt. Die zu bespannende Fläche ist etwa **700 Quadratmeter** groß, es werden also etwa 1000 laufende Meter Leinwand notwendig sein, um die ganze Projektionsfläche zu bespannen. Von außen wird **kein Lichtstrahl in den Raum dringen**, das Licht wird durch unsichtbar in die Gesimse eingelassene Scheinwerfer vermittelt werden. Wenn der Redner an seinem Pult dieselben ausschaltet, wird kein Mensch buchstäblich auch nur seine Hand vor Augen sehen können. In die Mitte kommt dann der große **Zeiß-Projektionsapparat**, der das Neueste auf diesem Gebiete darstellt. Die Bänke werden kreisförmig angeordnet werden — dann sind noch zwei Notausgänge eingebaut worden, so, und nun werde ich Ihnen noch die Kuppel selbst zeigen.“

Wir verlassen die gewaltige Halle — das helle Tageslicht blendet doch recht unangenehm — und klimmen auf engen Leitersprossen die Wölbung hinauf. Man hat eine prächtige Aussicht von oben über das herrlich grüne Blätter-

meer des Tiergartens. Ich genieße den herrlichen Anblick, denn in wenigen Tagen, wenn das Baugerüst abgebrochen ist, wird es außer vielleicht filmsüchtigen Akrobaten keinem Sterblichen möglich sein, die Kuppel zu besteigen. Oben auf die Wölbung hat man eine Krone gesetzt, aus Holz mit einer Spitze und zwei Absätzen. Sie soll der Rundung das Kalte nehmen und die Wölbung der mehr eckigen Architektur des Planetariums anpassen. Auch die Dachziegel sind bräunlich-rot in der Farbe — gerade ist man dabei, die letzten in die Bedachung einzufügen. — — Mit herzlichem Danke scheide ich von meinem Führer und mit einem gewissen stolzen Gefühl vom Planetarium. Es ist ein gewaltiger Bau in den letzten Monaten erwachsen, den man gern einmal in die Wahrzeichen der Reichshauptstadt einreihen wird. — 340 000 Mark gibt die Stadt Berlin für den Bau aus, 300 000 Mark für die technisch-wissenschaftliche Einrichtung, und man wird, wenn das Planetarium am 10. Oktober eröffnet werden wird, den Männern dankbar sein, die sich für die Schaffung dieses Instituts in einer wirtschaftlich so schwierigen Zeit eingesetzt haben.

Über die Aufgaben des Planetariums haben in der Schuldeputation der Stadt Berlin, der das Planetarium in Zukunft unterstehen wird, umfangreiche Besprechungen unter Vorsitz des Stadtrats Benecke stattgefunden. Man wird im Rahmen der Vorstellungen richtige astronomische Lehrgänge abhalten. Von den einfachsten Himmelserscheinungen angefangen, wird man späterhin die komplizierteren kosmischen Vorgänge zeigen. Dieses Vorhaben wird unterstützt durch die außerordentlich sinnreiche Einrichtung, die der Vorführungsraum selbst darstellt. So ein Planetarium-Projektor sieht aus wie ein vorweltliches Meerungeheuer, aus einer dicken Halbkugel ragen viele Arme (etwa wie Stielaugen) heraus. In der Halbkugel sind in jahrelanger Präzisionsarbeit eine Anzahl kleiner Elektromotoren mit Tausenden von Zahnrädern angeordnet. Dem Redner ist es von seinem Pulte aus möglich, vermittels umfangreicher Schaltvorrichtungen jeden Arm des Projektors zu bewegen, aus jedem Arm einen Lichtstrahl in gewünschter Lichtstärke auf die Projektionsfläche zu senden, den ganzen Apparat in Drehung zu versetzen, kurzum jeden Himmelsvorgang an einem Idealhimmel darzustellen.

Man wird hier den Sternenhimmel von Kapstadt ebenso wie den von Berlin bewundern können, wird den 24 Stundenlauf des Mars, des Mondes, der Erde in zwei Minuten verfolgen können, wird die Milchstraße mit ihren Sternenhaufen aufleuchten sehen, wird das Ersterben einer Sternschnuppe verfolgen können und wird das Gefühl haben, im Grase zu liegen und in den unendlichen Ätherraum zu blicken. Welteinsamkeit, Größe göttlichen Geschehens und die Erkenntnis von der Nichtigkeit unseres Erdenlebens werden die Vortragsabende im Planetarium vermitteln. Doch ich sprach von Vortragsabenden, da taucht die Frage auf, wer wird die Vorträge halten?

Das Planetarium wird sogar einen richtigen Lehrkörper, wie jede Universität ihn hat, erhalten. Ein hauptamtlicher Astronom wird die Leitung des Planetariums innehaben. 50 Bewerbungen bekannter Astronomen sind bei der Stadt eingelaufen, darunter von Prof. Kritzinger und Prof. Meinkar, der, wie verlautet, zur engeren Wahl gestellt sein soll. Der hauptamtliche Leiter wird einen Stab, etwa 6 bis 8 ständige Mitarbeiter, erhalten, die nach seiner Anweisung die Vorträge halten. Der Stundenplan für diese Vorträge ist in großen Zügen festgelegt und sieht von 9 bis 12 Uhr wochentags unentgeltliche Schulvorträge, nachmittags und abends allgemeinverständliche Vorträge für die Besucher zum Eintrittspreise von 1 Mark vor. Sonntags werden Sondervorstellungen für Vereine eingerichtet werden.

Soviel steht heute bereits fest, man wird das Planetarium oft, sehr oft besuchen können und wird immer Neues, Schönes zu sehen bekommen, denn die Vorgänge im Weltenraum sind von einer so fesselnden Vielseitigkeit, daß man sich bewundernd immer wieder gern dem Reiz des Werdens und Vergehens in der Unendlichkeit hingeben wird. Und zieht dann der Kundige hinaus in die nächtliche Natur, ganz anders gerüstet wird er dann gen Himmel schauen als sonst schlechthin der Großstadtmensch. K. S.

In welchem Eisenbahnwagen fährt man am sichersten?

Das furchtbare Eisenbahnunglück des D-Zuges in Hannover ist ein Schulbeispiel dafür, welche Eisenbahnwagen bei Eisenbahnunglücken am meisten gefährdet sind, da der 7. Wagen — also einer der letzten des ganzen Zuges — nach Zeitungsmitteilungen zertrümmert wurde.

Am bequemsten fährt man sicherlich in den vorderen oder mittleren Wagen der Eisenbahn, da diese verhältnismäßig den ruhigsten Gang haben; die gleiche Bauart aller Waggons in bezug auf Federung, einheitlichen Bau usw. vorausgesetzt. Die letzten Wagen werden, was schon jeder an sich erfahren haben dürfte, mehr gerüttelt und bei Fahrten in Kurven infolge der Zentrifugalkraft mehr geschleudert. Gibt es nun auch für die Sicherheit der einzelnen Eisenbahnwagen eine bestimmte Antwort? Die Sicherheit der Fahrt kommt nur bei Eisenbahnunfällen in Frage, da bei einer ungehinderten glatten Fahrt jeder Wagen gleich sicher ist. Eisenbahnunfälle entstehen entweder durch Zusammenstöße oder durch Entgleisung. Dabei seien die anderen Unfälle wie Brand eines Wagens wegen der Seltenheit ausgeschaltet. Bei jeder der beiden obengenannten Unglücksarten sind andere Teile des Zuges, also der Eisenbahnwagen, gefährdet. Nach der Natur der Sache ist anzunehmen — und die Erfahrung bestätigt die Annahme — daß bei Zusammenstößen diejenigen Wagen am gefährdetsten sind, wo der Zusammenstoß erfolgt, also im allgemeinen die der Lokomotive am nächsten stehenden oder die letzten Wagen, auf die die Lokomotive auffährt. Meist ist der Anprall so ungeheuer stark, daß ein Waggon in die anderen hineingeschoben wird. Sie sehen dann wie ineinandergeschachtelt aus und alle Holz- und Eisenteile, die dem Ineinanderpressen entgegenstehen, werden zersplittert. Die Menschen, die sich in diesen Wagen befinden, werden naturgemäß die ersten Opfer des Unfalls. Allerdings sind es nicht immer die ersten Wagen, sondern es kommt oft genug vor, daß die Verbindung zwischen den einzelnen Wagen durch den furchtbaren Anstoß zerrissen wird und daß sich der hintere Wagen auf das Dach des vorderen schiebt, so daß nicht die ersten Wagen zertrümmert wurden, sondern erst die nachfolgenden. Das sind aber Ausnahmen. Bei Entgleisungen dagegen sind hauptsächlich die letzten Wagen gefährdet, da die ungeheure Schwungkraft ihre zerstörenden Wirkungen an diesen Wagen betätigt. In beiden Fällen kann man sagen, daß die mittleren Wagen am wenigsten gefährdet sind, denn die Kraft des Zusammenpralles ist durch die vorderen Wagen bereits so gehemmt, daß sie sich bei den mittleren Wagen nur noch als heftige Erschütterung auswirkt. Darum bleiben auch die Fahrgäste dieser Wagen meist von größeren Verletzungen verschont. Man kann in der Reihe der Eisenbahnunfälle nur sehr wenige Fälle feststellen, in denen die mittleren Wagen ähnliche Schicksale erlitten, wie die vorderen und letzten Wagen. Die Feuersgefahr, die durch die zerbrochenen Gasleitungen entsteht, ist allen Wagen gemeinsam, verschwindet aber immer mehr, da die Gasleitungen durch elektrische ersetzt werden. Diese Betrachtungen gelten naturgemäß nur so weit, wie menschliche Voraussicht reicht und die Erfahrung, die aus der Summe der Unfälle gewonnen werden kann. Andererseits aber hat ein Eisenbahnunfall durch die ungeheuren Kräfte, die dabei frei werden, fast die Gewalt eines Naturereignisses, so daß nicht selten durch irgend eine kleine, das Spiel der entfesselten Kräfte ablenkende Ursache Besonderheiten festgestellt werden können, die aller menschlichen Voraussicht spotten. Kam es doch sogar schon oft vor, daß in einem Abteil ein Mensch den Tod fand, während der neben ihm sitzende völlig unversehrt blieb und nur durch einen heftigen Zusammenprall aus seinem Schlaf geschreckt wurde. In einem anderen Falle wurde die Mutter getötet und das Kind, das sie in den Armen hielt, fanden die Rettungsbeamten ruhig spielend und glücklich lächelnd. Daraus kann man erkennen, daß sogar in demselben zerschmetterten Wagen nicht alle Menschen ein Opfer des Unfalles werden. Für diese sind dann die gefährdetsten Wagen die sichersten gewesen. Ein Gramm Glück ist eben wichtiger als 10 Kilogramm der weisesten und tiefgründigsten Berechnungen in Statistiken.





* **Ein Storch, der 130 Ortschaften das Licht nahm.** Auf einer Wiese bei Großenwiehe in Schleswig gingen vier Störche eifrig ihrer Nahrungssuche nach. Durch ein auf der nahen Chaussee vorbeifahrendes Auto aufgeschreckt, erhoben sich alle vier fast gleichzeitig, wobei einer der Störche in die vorüberführende Hochspannungsleitung geriet. Die Berührung zweier Leitungen und die meterhohe Stichflamme setzten dem Leben des Storches augenblicklich ein Ziel. Vergeblich suchten die in engen Kreisen um den Verunglückten fliegenden Gefährten den Verunglückten durch Zerren mit dem Schnabel zu befreien. Die Stromversorgung von etwa 100 Ortschaften war durch den Vorfall auf 10 Minuten, die von 30 Ortschaften auf viele Stunden unterbrochen, da der beobachtete Vorfall nicht gemeldet und die Ursache der Störung erst durch Absuchen der gesamten Leitungsstrecken am nächsten Morgen gefunden wurde.

Verantwortlich für die Schriftleitung M. Hepke in Bromberg.
Druck und Verlag von A. Dittmann G. m. b. H. in Bromberg.